



Dear Readers, | Liebe Leser und Leserinnen,



Hauke Pane
Chief Executive Officer

ENG at the beginning of the festive season RHL can look back on a varied and challenging business year. On the one hand it was a year of pleasant business conditions in all market segments, but on the other hand we faced extremely demanding operational challenges. A milestone for shipping, and thus mankind, may well be the mandatory worldwide transition to the exclusive use of low-sulphur fuels on all ships as of 1 January 2020. Some 200 years after the end of the sailing ship era, emissions caused by sea transport will once again be significantly reduced.

The Norwegian Ronald Amundsen, who was the first man to reach the South Pole in December 1911, also used a sailing ship to travel to the pack ice border. Read more about this great man in our series "Famous explorers and discoverers".

This issue also covers current and local topics: Featured are Hamburg's fish market and one of the city's landmarks, the "Köhlbrandbrücke" bridge, built 45 years ago.

Our leading technical article looks at the innovative use of drones in shipping. In this age of digital communication, sharing and posting via platforms such as Instagram and Facebook is taken more or less for granted. The article about the "ear between the platforms", about a listening kiosk in the Hamburg underground station "Emilienstrasse", gives cause for reflection – how wonderful that the digital wheel of life in our fast-moving digital world can simply be stopped on a platform, and people talk and listen to each other. ...how fitting for the Christmas season, a time of reflection, listening, and joy.

I would like to wish you and your families a very Merry Christmas, as well as good health and happiness for the coming year.

Sincerely |
Mit besten Grüßen,

Hauke Pane

DEU zum Beginn der Adventszeit blickt der RHL auf ein abwechslungsreiches und herausforderndes Geschäftsjahr zurück. Einerseits war das Jahr von einem angenehmen Marktumfeld in allen Teilmärkten gezeichnet, andererseits galt es ausgesprochen anspruchsvolle operative Herausforderungen anzunehmen. Ein Meilenstein für die Schifffahrt und damit für die Menschheit dürfte die ab dem 1. Januar 2020 - weltweit verpflichtende – Umstellung aller Schiffe auf den ausschließlichen Verbrauch schwefelarmer Brennstoffe sein; rund 200 Jahre nach dem Ende der Segelschifffahrt werden die Emissionen des Seetransports noch deutlicher reduziert.

Der Norweger Ronald Amundsen, der im Dezember 1911 als erster Mensch den Südpol erreichte, reiste damals auch noch per Segelschiff bis an die Packeisgrenze, lesen Sie mehr über diesen großartigen Mann in unserer Serie „Berühmte Forscher und Entdecker“.

Diese Ausgabe berichtet aber auch über sehr aktuelle und heimatkundliche Themen. Im Fokus stehen der Hamburger Fischmarkt und eines der Wahrzeichen Hamburgs, die vor 45 Jahren erbaute Köhlbrandbrücke.

In unserem technischen Leitartikel berichten wir über den innovativen Einsatz von Drohnen in der See-Schifffahrt. In den Zeiten digitaler Kommunikation ist das Teilen und Posten über Plattformen wie Instagram und Facebook quasi zum Selbstverständnis geworden. Der Artikel über das Ohr zwischen den Gleisen, über den Zuhör-Kiosk an der Hamburger U-Bahn Station Emilienstraße, lässt einen innehalten – wie wunderbar, dass in unserer schnelllebigen digitalen Welt das digitale Rad des Lebens auf einem Bahnsteig einfach mal angehalten wird – und Menschen miteinander reden und einander zuhören ... wie passend zur Weihnachtszeit, eine Zeit der Besinnung, des Zuhörens und der Freude.

Ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest, Gesundheit und Glück für das kommende Jahr wünscht Ihnen und Ihren Familien von Herzen

Drones herald in new era of inspections

Drohnen leiten neue Ära bei Inspektionen ein

ENG Visual inspections and steel thickness measurements are key elements of renewal surveys. Preparing ships for these activities is time-consuming and costly.

DEU Visuelle Inspektionen und die Messung von Plattenstärken sind Schlüsselemente bei den Besichtigungen zur Klasseerneuerung. Doch Schiffe auf diese Untersuchungen vorzubereiten ist zeitaufwändig und teuer.



Deployment on board the "Safe Scandinavia" | Einsatz auf der „Safe Scandinavia“

The classification society DNV GL has been using camera-equipped drones in surveys since 2016. The concept, the technique and the equipment were developed by the surveyor team in Gdansk in response to customer enquiries. A traditional survey requires rafting, roping or staging, so the inspection personnel can reach all relevant structural elements. Rafting takes additional time to ballasting and de-ballasting the vessel; both roping and rafting often require voyage surveying. Setting up staging can even take days. In addition, staging often damages surfaces and coatings that must then be repaired. In certain situations owners have to hire subcontractors providing rope access techniques, an especially hazardous type of work. This disproportionate effort caused owners to inquire about alternative methods.

These conventional inspection methods put ships off-hire for weeks, which means loss of income. Obviously, owners have an interest in keeping these times as short as possible. This led to the idea of using drones. The first step DNV GL undertook in 2015 was to attach a high-resolution camera to a drone that enabled surveyors to take a close look at hard-to-reach places. Several off-the-shelf drone models were tested. The team ultimately chose a medium-sized model for interior inspections, and a larger, more powerful one for outdoor inspections where wind can make po-

Bei den Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaft DNV GL kommen seit 2016 kamerabestückte Drohnen zum Einsatz. Nach wiederholten Kundenanfragen wurden Konzept, Methode und Technik vom Danziger Projektteam entwickelt.

Traditionelle Besichtigungen erfordern den Einsatz von Flößen, Abseilvorrichtungen oder Gerüsten bzw. Stellagen, um alle relevanten Bauteile zu erreichen. Beim Einsatz von Flößen wird zusätzlich Zeit für das Umpumpen von Ballast benötigt; dies sowie Abseilvorgänge werden oft während des normalen Schiffsbetriebs durchgeführt. Der Bau von Gerüsten kann Tage in Anspruch nehmen, und sie können zu Schäden an Oberflächen und Beschichtungen führen, die in der Folge beseitigt werden müssen. In bestimmten Situationen müssen Eigner Subunternehmer für die äußerst gefährlichen Abseilarbeiten beauftragen. Wegen dieses unverhältnismäßigen Aufwands erkundigen Eigentümer sich zunehmend nach alternativen Methoden.

Herkömmliche Inspektionsmethoden können zu wochenlangen Off-hire-Zeiten und damit zu Einkommensverlusten führen. Eigner möchten diese Zeiten so kurz wie möglich halten. Dies führte zu der Idee, Drohnen einzusetzen. Den ersten Schritt in diese Richtung unternahm DNV GL im Jahr 2015. An einer Drohne wurde eine hochauflösende Kamera befestigt, und diese ermöglichte den Besichtigern die Inspektion schwer zugänglicher Stellen. Mehrere handelsübliche

sitioning and controlling the drone more difficult, for example on offshore platforms.

Three years' experience performing camera-assisted visual inspections on ships and offshore structures using drones encouraged DNV GL to cover the full scope of inspections using this advanced technology (including plate thickness measurements). In mid-2018, the project team in Gdansk began developing a flying thickness measurement system.

An attachment frame was engineered in-house in an iterative process including repeated practical testing. Its design is compact and 'universal', allowing surveyors to interchange the close-up inspection camera for the ultrasonic measurement head on a drone at any time, or attach the frame to another drone in case the original one is damaged. This standardization minimizes the amount of equipment surveyors have to carry when travelling to a ship, especially when dispatched by helicopter.

Key parts of the attachment frame are made on a 3D printer, which means the team can now manufacture any number of identical frames in a repeatable process, whether for their colleagues at other DNV GL offices or for spare parts.

The results of testing the new thickness measurement drone on a multi-purpose ship, bulk carriers and a shuttle tanker are very positive – the system works well and delivers reliable data.

A critical point is the condition of the interior surfaces. If the coating is intact and the surfaces are clean, one can get good visual inspection results and high-quality thickness readings. If the condition of the vessel is not suitable for ultrasonic thickness measurements, the drone can still be used with a mounted camera to perform a visual inspection.

And the range of applications is virtually unlimited: In future, underwater drones might not only alert dredgers to shallows, but also communicate directly with any vessels in the vicinity. They might travel ahead of these ships, scanning the ground and guiding them past the shallow areas. This would support the pilots in their work. Later, when the vessels have been automatically

Drohnenmodelle wurden getestet. Das Team entschied sich schließlich für ein mittelgroßes Modell für die Inspektion von Innenflächen und für ein größeres, leistungsstärkeres für den Außenbereich – wo die Positionierung und Steuerung der Drohne durch Wind erschwert wird, etwa auf Offshore-Plattformen.



📍 DJI Phantom drone | DJI Phantom Drohne

Nach drei Jahren Erfahrung mit drohnen- und kameragestützten visuellen Inspektionen an Schiffen und Offshore-Bauwerken war DNV GL zuversichtlich, sämtliche Inspektionen (inkl. Plattenstärkemessungen) mit dieser fortschrittlichen Technologie durchführen zu können. Mitte 2018 begann das Projektteam in Danzig mit der Entwicklung eines fliegenden Plattenstärken-Messsystems.

In einem iterativen Prozess und vielen praktischen Tests wurde im eigenen Hause ein spezieller Befestigungsrahmen entwickelt. Durch dessen kompaktes und "universelles" Design kann der Besichtigter die nahauflösende Inspektionskamera für den Ultraschallmesskopf jederzeit austauschen oder den Rahmen an einer anderen Drohne anbringen, falls die ursprüngliche beschädigt ist. Diese bauliche Vereinheitlichung minimiert die Ausrüstung, die Besichtigter bei ihrer

Anreise mitführen müssen; dies ist besonders von Vorteil bei einer Entsendung mit dem Hubschrauber.

Die Hauptkomponenten des Befestigungsrahmens werden per 3D-Druck gefertigt, sodass das Team in einem reproduzierbaren Prozess beliebig viele identische Rahmen produzieren kann, sei es für Kollegen in anderen DNV-GL-Büros oder als Ersatzteile.

Die neue Plattenstärken-Messdrohne wurde auf einem Mehrzweckschiff, einem Massengutfrachter und einem Shuttle-Tanker getestet, und die Ergebnisse sind laut DNV GL äußerst positiv – das System funktioniert gut und liefert zuverlässige Daten.

Der Zustand der Innenflächen ist ein kritischer Punkt. Bei intakter Beschichtung und sauberen Oberflächen können gute visuelle Inspektionsergebnisse und hochwertige



📍 On board the "MV Apollo" | DNV GL Drohne auf der „MV Apollo“



Taranis drone | Taranis Drohne

moored and are safely alongside, different drones might inspect the ship's hull for damage below the waterline, without interrupting cargo operations.

Alternatives to the expensive deployment of divers have been investigated for a long time. Underwater drones are already being used in many different fields such as deep-sea research, and their application in a port environment is currently being intensively explored.

Dickenmessungen erzielt werden. Ist der Zustand des Schiffs nicht für Plattenstärkenmessungen per Ultraschall geeignet, kann mit einer kamerabestückten Drohne dennoch eine visuelle Inspektion durchgeführt werden.

In der Zukunft kennen die Einsatzmöglichkeiten kaum Grenzen: Unterwasserdrohnen könnten nicht nur Baggerschiffe auf Untiefen aufmerksam machen, sondern direkt mit den fahrenden Handelsschiffen kommunizieren. Sie könnten vor den Frachtern herfahren und dabei den Grund scannen, um so die Schiffe an Flachwasserstellen vorbei zu lenken. Damit würden sie die Arbeit der Lotsen unterstützen. Liegen die Schiffe dann nach einem automatischen Festmachen sicher am Kai, könnten andere Drohnen während des Entladevorgangs unter der Wasserlinie die Schiffshülle auf Beschädigungen untersuchen.

Es wird schon seit Langem nach Wegen gesucht, um teure Tauchereinsätze zu minimieren. Unterwasserdrohnen sind bereits vielfach im Einsatz, etwa in der Tiefseeforschung, und die Nutzung in der Hafenumgebung wird gerade intensiv erarbeitet.



Sources: www.dnvgl.com/mi
DNV GL
www.hamburger-abendblatt.de

The “Köhlbrandbrücke” bridge – most important transport link in the port of Hamburg Köhlbrandbrücke – Wichtigste Verkehrsverbindung im Hafen

ENG The iconic silhouette of the “Köhlbrandbrücke” bridge is a part of any drawing of Hamburg's skyline. About 35,000 vehicles pass over the steel colossus across the river Elbe every day. The Köhlbrandbrücke was opened in 1974 after a construction period of four years. It is the most important transport link in the port of Hamburg, and currently the second longest road bridge in Germany. Due to its robust charm and its striking appearance, with its massive girders whose 88 steel cables hold the bridge, the Köhlbrandbrücke has a special place in the hearts of Hamburg's citizens and has become a landmark of the Hanseatic city. The bridge is 3,618 m long and 17.6 m wide. Germany's longest bridge is the Rügenbrücke connecting the Baltic island of Rügen to the mainland, with a length of 4,097 m.

But Hamburg's old lady is getting on in years: From 2014 to 2016, the Köhlbrandbrücke underwent extensive renovation and was given a new asphalt surface and new expansion joints. In addition, the road surface on the two ramps to the high bridge was renewed.

How long the Köhlbrandbrücke will stay in use, however, is unclear. The next comprehensive renovation would be due in 2030, when the bridge pylons need to be renewed. However, as things stand at the moment, this – and thus preserving the bridge beyond the year 2030 – would not be economical.

DEU Sie darf in keiner Grafik der Hamburger Skyline fehlen: die Köhlbrandbrücke. Täglich passieren circa 35.000 Fahrzeuge den Stahlkoloss an der Elbe. Die Köhlbrandbrücke wurde nach einer Bauzeit von vier Jahren im Jahre 1974 eröffnet. Sie ist die wichtigste Verkehrsverbindung im Hamburger Hafen und die derzeit zweitlängste Straßenbrücke der Bundesrepublik. Durch ihr markantes Aussehen mit den wuchtigen Trägern, deren 88 Stahlseile die Brücke halten, und ihren stabilen Charme ist die Köhlbrandbrücke den Hamburgern ans Herz gewachsen und zu einem Wahrzeichen der Hansestadt geworden. Die Brücke ist insgesamt 3618 m lang und 17,6 m breit. Längste Brücke ist die Rügenbrücke mit einer Länge von 4097 Metern.

Doch die Konstruktion kommt in die Jahre: Von 2014 bis 2016 wurde die Köhlbrandbrücke umfassend saniert und bekam eine neue Asphaltdecke sowie neue Fahrbahnübergänge. Zusätzlich wurde der Fahrbahnbelag an den beiden Rampen zur Hochbrücke erneuert.

Wie lange die Köhlbrandbrücke noch genutzt wird ist jedoch unklar. Eine nächste umfassende Sanierung wäre 2030 fällig, dabei müssten die Brückenpfeiler erneuert werden. Dies – und damit ein Erhalt über das Jahr 2030 hinaus – wäre nach derzeitigem Stand jedoch nicht wirtschaftlich.


Um zu erörtern, wie es verkehrstechnisch im Hafen weitergeht, laufen derzeit zwei Machbarkeitsstudien, die 2019 abgeschlossen sein sol-

Two feasibility studies are currently underway to consider the port's future traffic infrastructure development, and these should be completed in 2019. One study is investigating whether a new bridge, or possibly another tunnel under the river, would be reasonable, the second one is reviewing possible dimensions of a new bridge. One problem at the moment is the clearance height of 53 metres.

Even today, many container ships cannot pass under the Köhlbrandbrücke, and are therefore unable to reach the Altenwerder container terminal, the most modern terminal in the Port of Hamburg. As the ships are said to become even larger in the future, a clearance height of 72 metres is targeted for a potential new bridge. Actual construction planning is set to start ten years before completion, i.e. around 2020.

Planners are currently favouring the underground solution, however. Unlike a bridge, a tunnel would be unaffected by weather and have a service life of around 130 years, almost twice as long. At the same time, maintenance expenses for a bridge are much higher. There are also ecological reasons in favour of a tunnel. Trucks burn more fuel crossing a high bridge than passing through a tunnel. Because a new bridge would have to be at least 20 metres higher than the current one due to vessel sizes, the ramps for the ascent would have to be significantly longer.

A great view of the landmark can be enjoyed from the harbour ferries, but you are unfortunately not allowed to cross the bridge as a pedestrian, cyclist, or motorcyclist. An exception are the "Köhlbrandbrückenlauf" run and the "Jedermannrennen Cyc classics" amateur cycle race. In the popular cycle race, anyone can ride their bicycle across and expose themselves to the sometimes strong gusts on the 53-metre-high structure above the harbour.

 source: www.hamburg.de

len. Eine Studie prüft, ob eine neue Brücke oder womöglich ein weiterer Tunnel unter der Elbe sinnvoll wären, die zweite Studie prüft, welche Ausmaße eine neue Brücke haben müsste. Denn ein Problem derzeit ist die Durchfahrthöhe von 53 Metern.

Schon heute können viele Containerschiffe die Köhlbrandbrücke nicht mehr unterqueren und kommen so nicht zum Containerterminal Altenwerder, dem modernsten Terminal im Hamburger Hafen. Da die Schiffe in Zukunft noch größer werden, sollte bei dem Bau einer neuen Brücke eine lichte Höhe von 72 Metern angestrebt werden. Mit den konkreten Bauplanungen soll zehn Jahre vor der Fertigstellung, also um das Jahr 2020 herum, begonnen werden.

Dennoch wird von den Planern derzeit die unterirdische Lösung favorisiert. Im Gegensatz zur Brücke wäre der Tunnel witterungsunabhängig und mit etwa 130 Jahren Nutzungszeit fast doppelt so lange haltbar. Zudem sind die Instandhaltungskosten einer Brücke viel höher. Auch aus ökologischen Gründen spricht viel für den Tunnel. Lkw würden beim Anstieg auf die hohe Brücke mehr Kraftstoff verbrauchen als bei der Tunneldurchfahrt. Da eine neue Brücke wegen der Schiffsgrößen zudem mindestens 20 Meter höher gebaut werden müsste als die derzeitige, müssten die Rampen für den Anstieg deutlich verlängert werden.

Eine großartige Aussicht auf das Wahrzeichen hat der Interessierte von den Hafenfähren aus, als Fußgänger, Rad- oder Mofafahrer darf man die Köhlbrandbrücke leider nicht überqueren. Eine Ausnahme stellen der Köhlbrandbrückenlauf und die Jedermannrennen Cyc classics dar. Bei dem beliebten Fahrradrennen darf ein Jeder sich mit dem Fahrrad den teils starken Böen auf dem 53 Meter hohen Bauwerk über dem Hafen aussetzen.

 Source: Jürgen Grüneis-Pixelio | Quelle: Jürgen Grüneis-Pixelio



Emilienstrasse, Hamburg
The ear between the platforms
Hamburg-Emilienstraße
Das Ohr zwischen den Bahngleisen



ENG In 2017, screenwriter Christoph Busch set up what he called a "listening kiosk" in the former vending kiosk of the "Emilienstrasse" underground station in Hamburg's district of Eimsbüttel. He created a veritable living-room atmosphere with curtains, photographs on the walls, fruit plate, a coffee machine. Here is where he listens to and collects stories from random passengers. Anyone can talk to him or simply tell a story – and then maybe find themselves in a book (anonymously). The topics of the conversations are many and varied: happiness and misfortune in life, faith and spirituality, family, career. Busch's conclusion after the initial phase: "Every person has a story to tell."

The idea of the listening kiosk has inspired others, and now there is a team of 15 committed people listening on a voluntary basis. It is up to each guest to decide whether they want to give their real or a made-up name, or remain anonymous altogether. The kiosk is open every weekday; opening hours can be found at: <https://zuhör-kiosk.de/>

There are many short and cheerful encounters, but also very intense emotional conversations that can last as long as two hours. Busch, or whoever happens to be sitting in the glass box between the platforms, listens and gives a piece of time. The listeners thank them for it.

The kiosk is supported by donations.

Sponsorship account: Santander-Bank Christoph Busch, IBAN DE 075 00333 009100 4531 63

 www.abendblatt.de
www.welt.de
<https://zuhör-kiosk.de/>

DEU 2017 hat der Drehbuchautor Christoph Busch in einem ehemaligen Kiosk der U-Bahn-Haltestelle Emilienstraße in Hamburg Eimsbüttel einen „Zuhör-Kiosk“ eingerichtet. Er hat sich hier eine Wohnzimmeratmosphäre geschaffen mit Gardinen, Fotografien an den Wänden, Obstteller, einer Kaffeemaschine. Hier hört er zu und sammelt Geschichten von Fahrgästen. Jeder kann mit ihm ins Gespräch kommen oder einfach nur erzählen – und sich vielleicht anonym in einem Buch wiederfinden. Die Themen der Gespräche sind vielfältig, Glück und Unglück im Leben, Glaube und Spiritualität, Familie, Beruf. Buschs Fazit nach der Anfangsphase: „Jeder Mensch hat eine Geschichte zu erzählen.“

Die Idee des Zuhör-Kiosks hat andere inspiriert, inzwischen hat sich ein Team von 15 engagierten Menschen gebildet, die ehrenamtlich zuhören. Es steht jedem Gast frei, ob er seinen Namen nennen möchte, sich einen Fantasienamen gibt oder anonym bleibt. Der Kiosk ist wochentags täglich besetzt, die Sprechstundenzeiten findet man unter <https://zuhör-kiosk.de/>

Es kommt zu vielen kurzen fröhlichen Begegnungen, aber auch zu sehr intensiven emotionalen Gesprächen, die schon einmal zwei Stunden dauern können. Busch oder wer gerade im Glaskasten zwischen den Gleisen bereit ist, hört zu und spendet seine Zeit. Die Zuhörer danken es ihnen.


Getragen wird der Kiosk durch Spenden.

Patenschafts-Konto: Santander-Bank Christoph Busch, IBAN DE 075 00333 009100 4531 63



 The listening room | Der Zuhörraum



 The listening team | Das Zuhörteam

Sudoku

One of the world's most popular number puzzles: Sudoku! A Sudoku is made up of a grid of 3 x 3 squares, each containing 3 x 3 sub-squares. The objective is to fill the grid with digits in such a way that each sub-square, each row and each column contains all the numbers from 1 to 9. We hope you enjoy solving it! (Answer see further down.)

Eines der beliebtesten Rätsel der Welt: Sudoku! Ein Sudoku besteht aus drei mal drei Quadraten, die jeweils wieder dreimal drei Felder haben. In jedem dieser Neuner-Quadrante, aber auch in jeder Zeile und jeder Spalte müssen alle Zahlen von 1 bis 9 vorkommen, viel Spaß beim Tüfteln! (Auflösung weiter hinten)

8	5		7					9
	9							6
				4	2			
9			8		7	2		
4				6		1		
			5			6		
	6	1						4
		3						8
				2	5			



The following colleagues are currently working on the listed ships; we do not claim the lists to be complete.
Die folgenden Kollegen sind derzeit auf den gelisteten Schiffen eingesetzt, wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

CONTAINER

	RHL CALLIDITAS		RHL CONSCIENTIA		RHL CONSTANTIA		RHL CONCORDIA	
Rank	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First Name(s)	Surname
Master	Mykhaylo	Ostroglyad	Oleksandr	Mykhailiuk	Mykhaylo	Ogotov		
Chief Officer	Maksym	Sobol	Nikolai	Vishniakov	Emiliano Jr. N	Novo	Valentin	Kravchenko
Second Officer	Aleksej	Grecin	Ramon D.	Mendoza	Nicu	Popa	Astaire T.	Lim
Third Officer	Rade	Medenica	Yetti D.	Debuque	Oleksandr	Sydorov	Federico Jr. D.	Borja
Chief Engineer	Igor	Guriakov	Alexey	Rybakov	Sergei	Semenov	Huu Tung	Trinh
Second Engineer	Robin G.	Sumpay	Jeremias N.	Nortiga	Warlito D.	Giron	Iaroslav	Tysliuk
Third Engineer	Dmitry	Kotlov	Maksym	Novykov	Melvin B.	Maranan	Koralalage T. N.	Wijesekara
Electrical Engineer	Wasam Jagodage K. K. K.	Nanayakkara	Igor	Zhytryk	Dammika I.	Nakandala	Dehiwalage L.	Perera
Fitter	Ram N.	Chauhan	Alfredo Jr. I.	Kolina	Woody N.	Merano	Diego E.	Masiado
Cook	Wenceslao Jr. T.	Regner	Antonio Jr. B.	Gerodico	Melandro E.	Drew	Dominador Jr. M.	Salazar
Bosun	Cornelio S.	Carizal	Manuel Stanley C.	Parondo	Richard John J.	Canaya	Jayson P.	Cantimbuhan
Able Seafarer Deck 1	Marvin G.	Sundia	Reagan S.	Villanueva	Arnold C.	Endrina	Crisostomo Allan F.	Monakil
Able Seafarer Deck 2	Robert C.	Limbo	Ruben L.	Lavalle	Brezhniev I.	Rosales	Christian F.	Deloy
Able Seafarer Deck 3	Albert O.	Quintana	Ryan R.	Dela Fuente	Redon T.	Domingo	Jim Jason Q.	Malto
Ordinary Seaman 1	Luther S.	Amora	Antonio Jr. Z.	Marcial	Roland M.	Abagat	Ardiel F.	Echin
Ordinary Seaman 2	Aldin O.	Cabug-Os	Bernejo Jr. L.	De Joaquin	Johnfrey L.	Elizon	Edmark S.	Briones
Deck Cadet								
Electrical Cadet					Trishan Ranusha James	Fernando		
Able Seafarer Engine 1	Joездy P.	Segovia	Arnel D.	Macapar	John Rodel G.	Esguerra	Sheldon P.	Pagdato
Able Seafarer Engine 2	Raymond-Paul T.	Sanchez	Joy R.	Samar	Javeh N.	Caritan	Jesus Jr. P.	Robles
Wiper	Jonathan E.	Estacio	Agerico P.	Gonzales	Mark Vincent E.	Casibu	Ferdinan S.	Centino
Messman								

	RHL AGILITAS		RHL AQUA		RHL ASTRUM		RHL AUDACIA		RHL AURORA	
Rank	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname
Master	Rodelio D.	Musni	Oleksandr	Novikov	Nikolaj	Zembrovskij	Karolis	Gailunas	Ievgen	Cherniata
Chief Officer	Gennadiy	Rumyantsev	Uladzimir	Vakhomchyk	Rolando R.	Serenilla	Oleksandr	Martyanov	John P.	Guan
Second Officer	Mihail	Colis	Jeffrey D.	Albarracin	Toni	Cvitkovic	Chenvie E.	Go	Rielly V.	Dungog
Third Officer	Heinrich F.	Noga	Kobzarenko	Vitaliy	Alvin P.	Cortes	Riche J.	Burlaos	Mark Alvin J.	Yabut
Chief Engineer	Milen Tinkov	Kolev	Alexey	Krapiva	Igor	Podvalnyj	Oleg	Moraz	Encho N.	Piperkov
Second Engineer	Thieu Xuan	Vu	Ngoc Tuan	Nguyen	Antons	Kriziks	Lepe Jorge Armando	Alvarez	Van Lac	Bui
Third Engineer	Louie Jay C	Galo	Biruk S.	Taddesse	Manh Linh	Gian	Endalkachew Tessema	Demug	Vladyslav	Sorokin
Electrical Engineer	Winston M.	Iguiron	Novak	Perovic	Ruel D.	Cuizon	Joel T.	Licayan	Viktor	Lapenko
Fitter 1	Danilo B.	Valdez	Frenel A.	Calangi	Claro R.	Mozar	Leovil O.	Barnal	Matias Iii R.	Misagal
Fitter 2					Ronaldo V.	Gayam	Alexander L.	Tor	Noriel G.	Manzo
Cook	Genaro L.	Garciano	Eugene C.	Banaag	Jeric Bimbo N.	Asuncion	Michael D.	Veridiano	Rufino Rhys A.	Magallano
Bosun	Angelo D.	Paye	Troy C.	Diaz	Rosendo M.	Rongcales	Virgilio Jr. A.	Laurea	Jerry C.	Legaspi
Able Seafarer Deck 1	John Wilbert M.	Torres	Leonard Y.	Balabat	Fernando J.	Josoy	Christopher Columbus H.	Tiantes	Shane E.	Sonogan
Able Seafarer Deck 2	Mark John B.	Java	Alexander Romano L.	Magpantay	Vicente Jr. F	Matulac	Kim Dominic G.	Santillana	Timothy Simon V.	Javier
Able Seafarer Deck 3	Libby M.	Gadudo	Clynton G.	Catingan	Chris Beruyn Ian S.	Cantorne	Eldric A.	Meren		
Ordinary Seaman 1	Arnel F.	Villacenda	Marc Ejoy B.	Cairel	Joan D.	Dela Cruz	Jayvee G	Joyo	Jhunrie L.	Sarmiento
Ordinary Seaman 2	Karlo M.	Madulid	Ashley Jan O.	Gargar	Ronald Allan O.	Bacaooco	Maria Mercedes L.	Batin	Bryan B.	Biasura
Deck Cadet	Danilo	Nakicenovic								
Electrical Cadet	Alebel Aychillie	Getie	Naharanpitage R. S.	Perera						
Able Seafarer Engine 1	Jim A.	Lumasag	Jerome M	Serohijos	Francisco A.	Dioso	Ramon Nonato Jr. O.	Patricio	Joe Eric E.	De La Cruz
Able Seafarer Engine 2	Jovic Q.	Espino	Mark Anthony G.	Saez	Ramon R.	Oray	Sunny Jr. Z.	Raquel	Julius L.	Bautista
Wiper	Albert Carlo L.	Principe	Alvin B.	Melendez	Dantone Kevin B.	Tanay	Jaypee G.	Arcillas	Pyle P.	Limos
Messman										



Christmas decorations on board and ashore | Weihnachtsdekoration an Bord und an Land

BULK CARRIER

	RHL CLARITA		RHL JULIA		RHL MARTA		RHL MONICA		RHL VAREZIA	
Rank	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First name(s)	Surname
Master	Lukasz	Wiszniowski	Sergey	Kryuchkov	Rumen Petrov	Petrov	Marinko	Milotic	Slobodan	Cvetic
Chief Officer	Serge Frederic G.	Goilot	Bernard A.	Caballero	Petar M.	Todorov	Kyrylo	Zakharchenko	Sergey	Dovgan
Second Officer	Noe N.	Co	Joabell Q.	Rivera	Ariel M.	Molomog	Vladyslav	Chugai	Richard A.	Cordero
Third Officer	Joseph C.	Collado	Denys	Chernii	Denys	Untilov	Rico A.	Lendio	Mark Ariel M.	Aquino
Chief Engineer	Ventsislav Georgiev	Fakliev	Blagoslav	Vukosovic	Sergey	Olshevskiy	Sasa	Zjajic	Ramel V.	Gabato
Second Engineer	Alemayehu G.	Sibane	Pathiranage Nisala M.	Peliyagoda	Oleksandr	Poryadin	Ndriy	Topchev	Aleksey	Karkavtsev
Third Engineer	Jujiet G.	Jumetilco	Jobert F.	Baga	Ephraim Jr. A.	Ramirez	James E.	Nogar	Bogdan	Kurachov
Fourth Engineer							Jhon Laurence S.	Bantecil		
Electrical Engineer	Satheesan	Panchalingam	Mikhail	Nekhotiaev			Stephen S.	Sinloc	Palamandadige A.	Fernando
Fitter 1	Marvin A.	Bautista	Jasper C.	Afroilan	Lilium Jr. G.	Degayo	Virgilio Jr. P.	Enguio	Noel C.	Labatorio
Fitter 2	Jessie B.	Traballo	Marc E.	Gocila	Ernesto C.	Santander	Renante L.	Jacinto	Ricky C.	Waniwan
Cook	Eugenio G.	Abing	Fernando Jr. M.	Adriano	Rex Vergel M.	Torres	Regienante M.	De Vera	Melvin F.	Sabino
Bosun	Richard Jr. D.	Joseph	Russell S.	Solito	Neil M.	Bucton	Enrico A.	Manuzon	Daniilo G.	Gabato
Able Seafarer Deck 1	Ariel A.	Nicdao	John Edward C.	Loretizo	Nomer M.	Daryo	Noel E.	Basco	Pedro M.	Piyao
Able Seafarer Deck 2	Daniilo G.	Umlas	Marvin G.	Gabrang	Paul John L.	Villamor	Eriberto F.	Aguilar	Dionisio B.	Menia
Able Seafarer Deck 3	Lister Lloyd N.	Gloria	Ramon Jr. B.	Gunan	Eiseo Jr. D.	Ramos	Linsyhr James A.	Rosel	Eduardo Jr. C.	Luzong
Ordinary Seaman 1	Royal A.	Candelario	Jeffrey R.	Tenebro	Bonifacio Jr. M.	Alima	Ronnie B.	Villegas	Ira S.	Sumat
Ordinary Seaman 2	Noel Jr. R.	Yambao	Edzel Jay B.	Molina	Stephen R.	Grajo	Mark Angelo A.	Penaverde	Jonathan V.	Palma
Able Seafarer Engine 1	Allan V.	Maranon	Joavelito J.	Abrao	Reynaldo C.	Melgar	Rogelito N.	Pacada	Brian B.	Devinosa
Able Seafarer Engine 2	Kim Adrian C.	Guno	Lord G.	Nalzaro	Oliver F.	Pepito	Erwin A.	Laspinas		
Deck Cadet	Tornike	Tavartkiladze			Mark	Korovin				
Electrical Cadet			Sergej	Patiuka					Mohamed Akmal	Najumudeen
Wiper	John Michael L.	Geonzon	Ariel B.	Divinosa	Quintin Jr. Y.	Abrigo	Godpray G.	Hernandez		
Messman										

TANKER

	RHL AUGSBURG		RHL DRESDEN		RHL FLENSBURG		RHL NUERNBERG	
Rank	First Name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First name(s)	Surname
Master	Rzysztof	Lewicki	Viacheslav	Kuleshov	Marian	Szymanski	Besik	Klarjeishvili
Chief Officer	Andrei	Likhachevskiy	Yury	Mironov	Oleg	Popkov	Maxim	Panchenko
Second Officer	Sergiy	Podgorny	Roman	Moskalenko	Deniss	Paskovskis	Romydello O.	Tero
Third Officer	Angelo P.	De Rosas	Michail	Ryabov	Ali Mert	Sahin	Sachith Mithra	De Alwis
Chief Engineer	Marcin R.	Michalecki	Sergey	Kononenko	Mikhail	Lyz	Marek Michal	Cur
Second Engineer	Nikolay	Kuznetsov	Viacheslav	Tel'nikov	Zbigniew	Worzala	Aleksandr	Vasilev
Electrical Engineer			Denis	Tokarev	Denis	Tokarev		
Able Seafarer Deck 1	Marcelito R.	Marquez	Alvaro E	Mozo	Jonathan B.	Chua	Jesus O.	Primavera
Able Seafarer Deck 2	Daniel C.	Cravantes	Isidor S	De Pablo	Vincent Lito D.	Dolorfo	Oscar, Jr. D.	Calsena
Able Seafarer Deck 3	Ian Jayson T.	Estrella	Kim Arriz B.	Solomon	Rigeber M.	Mendoza	Jan Daryl C.	Sinoy
Able Seafarer Deck 4								
Cook	Yuriy	Matyev	Lenwill B.	Parde	Al M.	De Jesus	Jason C.	Joaquin
Bosun								
Able Seafarer Engine 1	Ricky J.	Foerster	Wilson G.	Acuno	Roberto R.	Betonio	Oscar L.	Dizon
Able Seafarer Engine 2			Radito D.	Garay	Severino S.	Sierra	John Michael E.	Estacio
Ordinary Seaman	Jerome D.	Razon	Alphard O.	Diayon	Mark Andie E.	Monterico	Jose Enjamemar li A.	Moraga
Deck Cadet								
Engine Cadet								
Pumpman	Jurijs	Kuliss	Alvin C.	Dalena	Danny Jun E.	Andrin	Eduardo Jr. G.	Nufable
Wiper								



RHL Hamburger Lloyd Crewmanagement GmbH & Co. KG

Brooktorkai 20
20457 Hamburg
Germany

Tel.: +49 40 380 881-300
Fax: +49 40 380 881-499
crewing@hamburger-lloyd.de
www.hamburger-lloyd.de



Roald Amundsen (1872–1928)

first person at the South Pole

Roald Amundsen (1872–1928)

erster Mensch am Südpol



ENG Roald Amundsen was a Norwegian polar explorer who undertook several expeditions to the Arctic and Antarctic. On 14 December 1911, after a dramatic race against his competitor Robert Falcon Scott, he became the first man to reach the geographical South Pole. It is possible that Amundsen is also among the first people at the geographic North Pole, because none of his competitors (Robert Peary, Frederick Cook, or Richard Byrd) were able to prove their claims conclusively. He reached it on 12 May 1926, while leading a trans-Arctic flight with the airship Norge, together with 15 other expedition participants. Amundsen died in 1928 while undertaking a rescue flight for the Italian polar explorer Umberto Nobile.

The Norwegian shipping company Hurtigruten is naming one of its two newbuildings after the researcher. With the MS Roald Amundsen, the company is focusing on sustainability and more environmentally conscious cruises. The vessel is equipped with a hybrid engine and can also make use of an electric drive. In combination with a new, progressive, ice-strengthened hull design and efficient use of on-board power, fuel consumption and CO₂ emissions are set to be reduced by around 20 percent. A maximum of 530 guests can be accommodated on board.

Two identical sister ships are already in the planning stage: the "Fridtjof Nansen" (a Norwegian Arctic researcher, zoologist, and diplomat) and a further newbuilding.

DEU Roald Amundsen war ein norwegischer Polarforscher, der mehrere Entdeckungsreisen in die Arktis und Antarktis unternahm und mit seinem Expeditionsteam am 14. Dezember 1911 nach einem dramatischen Wettlauf vor seinem Konkurrenten Robert Falcon Scott als erster Mensch den geographischen Südpol erreichte. Da weder seine Mitstreiter Robert Peary noch Frederick Cook oder Richard Byrd ihre Ansprüche eindeutig belegen konnten, zählt Amundsen möglicherweise auch zu den ersten Menschen am geographischen Nordpol, den er als Leiter eines transarktischen Fluges im Luftschiff Norge zusammen mit 15 weiteren Expeditionsteilnehmern am 12. Mai 1926 erreichte. Amundsen kam 1928 bei einem Rettungsflug für den in Not geratenen italienischen Polarforscher Umberto Nobile ums Leben.

Die norwegische Reederei Hurtigruten benennt einen der beiden Neubauten nach dem Forscher. Mit der MS Roald Amundsen setzt die Reederei auf Nachhaltigkeit und umweltbewusstere Kreuzfahrten. Das Schiff ist mit einem Hybridmotor ausgestattet und kann sich auch per elektrischem Antrieb fortbewegen. In Kombination mit einer neuen und fortschrittlichen sowie eisverstärkten Rumpfkonstruktion sowie einer effizienten Nutzung des Bordstroms sollen der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen um rund 20 Prozent gesenkt werden. Maximal 530 Gäste haben Platz an Bord.

Mit der „Fridtjof Nansen“ (norwegische Nordpolarforscher, Zoologe und Diplomat) und einem weiteren Neubau sind bereits zwei baugleiche Schwesterschiffe in Planung.





Hamburg's legendary Sunday fish market

Der legendäre Hamburger Fischmarkt

ENG The famous weekly fish market was established in 1703 in the little fishing village of Altona on the river Elbe (just outside Hamburg in those days – it has been an official district of the city since 1938). Altona's council allowed the fishermen to sell their catch on Sundays, since they were unable to store their goods for long without cooling facilities. Fish tended to spoil between Saturday and Monday, especially in the summer, and the resulting loss of income hit many fishing families hard. The early market time was also laid down in those times. It has only been extended by one hour to this day. Trading was allowed "until the clock strikes half past eight". This way the perishable goods were not exposed to the midday heat in summer, and the fishermen could still make it to the Sunday church service.

The favourable location next to the river soon attracted many fishermen and farmers from the surrounding islands and the fruit marshes south of the Elbe. It was not long before not only fish was sold at the Altona fish market, but also fruit, vegetables, dairy products, meat, and sausages.




👉 **Eels, Eels, Eels** | *Aale, Aale, Aale*

The first fish auction took place in 1887. Bulk buyers would buy tons of fresh fish daily and then transport it on to the country's canteens and fish factories by horse cart or rail. A regular farmers' market was added to the fish market on the river pontoons and market square every Sunday.

Today the fish comes by truck from Scandinavia, Bremerhaven, or Holland, and the market attracts over a million tourists every year, who enjoy an early-morning shopping stroll in a maritime atmosphere. Pretty much anything that can be sold and bought is on display.

In summer the market criers start at 5 AM, in winter at 7 AM. The sale of fruit, plants, fish, meat, and poultry by the basketful is a noisy and entertaining spectacle. The motto is: Boom, bang, sold – bonjour... The atmosphere is loud and jovial, with crowds of people eating fish rolls and bratwurst (fried sausage) or drinking coffee among the market stalls. The Hamburg fish market closes punctually at 09:30 AM, and for many visitors this marks the end of a long night.

 www.hamburg.de
www.ganz-hamburg.de

DEU Der sonntägliche Fischmarkt entstand 1703 im Elb-Fischerort Altona, damals ein kleines Dorf vor den Toren Hamburgs (seit 1938 Stadtteil Hamburgs). Die Stadtväter Altonas erlaubten den Fischern, ihre Fänge auch an Sonntagen zu verkaufen, da diese ihre Waren aufgrund fehlender Kühlmöglichkeiten nicht lange lagern konnten. Besonders im Sommer verdarben ihnen die Fische von Samstag auf Montag, die Einnahmeverluste trafen viele Fischerfamilien hart. Ebenso wurde die frühe Marktzeit festgelegt, die sich bis heute nur um eine Stunde erweitert hat: „Bis die Glocke halbe neun“ schlug, durfte gehandelt werden. Dadurch waren die leicht verderblichen Waren im Sommer nicht der Mittagshitze ausgesetzt und die Fischer kamen noch rechtzeitig zum sonntäglichen Gottesdienst.



👉 **Hustle and bustle at sunrise** | *Buntes Treiben bei Sonnenaufgang*

Die günstige Elblage zog bald viele Fischer und Bauern von den umliegenden Inseln und dem Alten Land an. Schon nach kurzer Zeit wurden auf dem Altonaer Fischmarkt nicht nur Fisch sondern auch Obst, Gemüse, Milchprodukte, Fleisch und Wurst verkauft.

1887 fand die erste Fischauktion statt. Tonnen von Frischfisch wurden auf dem Altonaer Fischmarkt täglich an Großabnehmer verkauft und über Pferdefuhrwerke oder per Eisenbahn in die Großküchen und Fischfabriken des Landes transportiert. Sonntags fand an den Elbpontoons und auf dem Marktplatz zusätzlich der Wochenmarkt für die Privatabnehmer statt.



👉 **Early-morning throngs** | *Dichtes Gedränge am frühen Morgen*

Heute kommt der Fisch per LKW aus Skandinavien, Bremerhaven oder Holland und der sonntägliche Markt lockt jedes Jahr über eine Million Besucher aus nah und fern an, die hier einen unterhaltsamen Einkaufsbummel in maritimer Atmosphäre genießen. Es wird mit so ziemlich allem gehandelt, was sich verkaufen lässt und Käufer findet.

Im Sommer beginnen die Marktschreier um 05:00 Uhr, im Winter um 07:00 Uhr lärmend körbweise Obst, Pflanzen, Fisch, Fleisch, Geflügel und vieles mehr unter die Leute zu bringen. Das Motto: Zack, bum, weg – bonjour... Laut und lustig geht es zu, und vor den Wagen der Händler versammeln sich Menschentrauben mit Fischbrötchen, Bratwurst und Kaffee in der Hand. Pünktlich um Punkt 09:30 Uhr wird der Fischmarkt Hamburg geschlossen, und für viele ist damit auch erst eine lange Nacht zu Ende.

Dear Captains, Officers, Crewmembers and Superintendents,
Liebe Kapitäne, Offiziere, Mannschaftsmitglieder und Inspektoren,

A huge "thank you" for all the wonderful photos you sent us from on board.

Unfortunately we were unable to use all of them for our next calendar, so we have put together a small selection for you here.

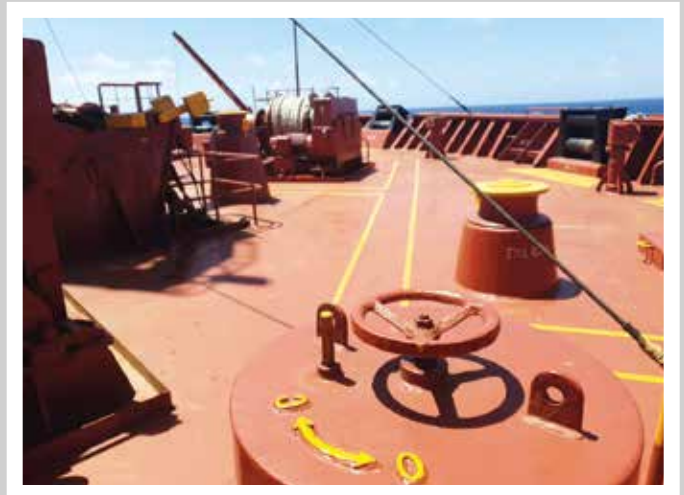
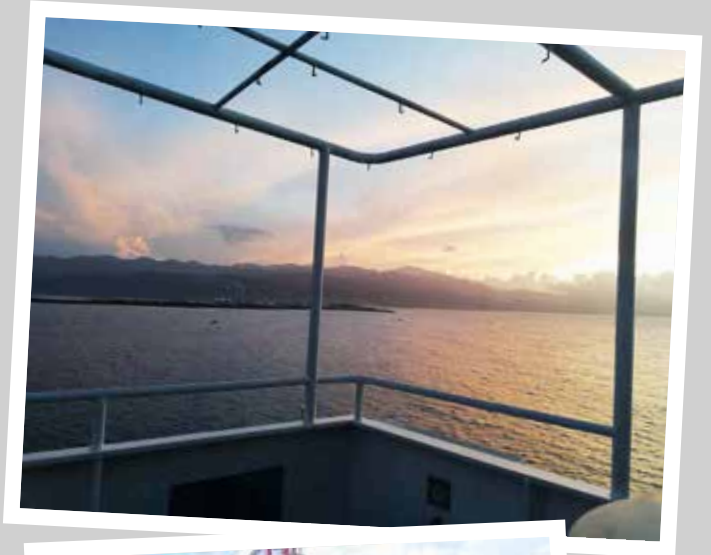
We would like to wish everyone on board and at home a Merry Christmas, and a healthy start into the year 2020.

Ein riesiges Dankeschön für die vielen wunderbaren Fotos von Bord.

Leider konnten wir nicht alle für unseren nächsten Kalender verwenden und haben hier eine kleine Auswahl zusammengestellt.

Wir wünschen allen an Bord und daheim ein frohes Weihnachtsfest und einen gesunden Start in das neue Jahr 2020.





RHL Constantia: STOWAWAY MONKEY ON BOARD

RHL Constantia: AFFE AN BORD – BLINDER PASSAGIER!

ENG Durban: On November 12 2019, the gangway watchman noticed a monkey running from the pier towards our gangway. He quickly started heaving up, but suddenly it jumped over the lower platform and climbed on board via the gangway net. In one second the animal was on board and continued its way to the forward part of the vessel. The deck crew pursued it as fast as they could and finally met it at the forward mooring station. They were so surprised at having such a guest that they looked at each other trying to get their thoughts in order, when suddenly the monkey jumped towards the mooring ropes and disappeared.

The local agent was immediately informed and was requested to call the appropriate authorities to assist in getting the monkey off the ship. In the afternoon two ladies from the CROW (Centre



for the Rehabilitation Of Wildlife) arrived on board to assist the crew in capturing the stowaway. There were many attempts with a capture net, whistles, bananas etc., but with no success. Using the cell guides, it only took the monkey about five seconds to climb from the tank top of the cargo hold to the fifth container tier on deck. Both CROW personnel and ship's crew were completely exhausted after four hours of this, and the search had to be suspended due to heavy rain and nightfall. It was decided to resume on the following morning with more people. The CROW personnel determined that the monkey was male and about six years old, and also very aggressive due to a state of panic. The best idea was to leave him alone until the next day.

The Master suggested rigging some traps (cages) on deck, somewhere in a quiet place in the forward part of the vessel. One trap was then set up as suggested.

At around seven o'clock, the Third Officer noticed the little stowaway greedily consuming the bait and finally getting trapped inside the cage. The Master instructed the crew to stay away from the trap and not to disturb the animal until the representatives of the Wildlife Centre were on board. But still everyone on board managed to take a selfie with this amazing creature.

The Master immediately informed the CROW and our local agent, who arrived on board two hours later. The trap was covered with a black blanket and moved from the forward section of the vessel to the gangway on a trolley, accompanied by the ship's crew and a number of stevedores.

Finally the trapped monkey was removed from the vessel and safely handled by the CROW representatives. It certainly was a stressful situation when the actions on board took place. We had to make sure that the animal did not remain on board for our international voyage. But, in the end, we were quite sad to say goodbye when he was picked up to be returned to his natural habitat.

Captain Mykhaylo Kogutov

DEU Durban, 12.11.2019, die Gangwaywache bemerkte einen Affen, der über die Pier in Richtung unserer Gangway rannte. Sofort hievte er die Gangway hoch, doch plötzlich sprang der Affe über die untere Plattform und kletterte über das Gangwaynetz hinauf. In nur einer Sekunde war er an Bord und flitzte zum vorderen Teil des Schiffes. Die Deckscrew rannte so schnell sie konnte hinterher und fand ihn auf der Back zwischen den Festmacherwinden. Sie waren so überrascht von ihrem unerwarteten Gast, dass sie erst einmal ihre Gedanken ordnen mussten. Plötzlich sprang der Affe in die Leinen und verschwand.

Der Agent vor Ort wurde sofort informiert und aufgefordert, die zuständigen Behörden zu kontaktieren, um den Affen vom Schiff zu entfernen.

Am Nachmittag kamen zwei Damen der CROW (Centre for the Rehabilitation Of Wildlife) an Bord, um die Crew beim Einfangen zu unterstützen. Es gab diverse Versuche mit Fangnetzen, Trillerpfeifen, Bananen usw., aber ohne Erfolg. Über die Cell Guides brauchte der Affe nur etwa fünf Sekunden, um von der Tankdecke des Laderaums zur fünften Containerlage an Deck zu klettern. Sowohl CROW-Personal als auch Besatzung waren nach vier Stunden völlig erschöpft, zudem musste die Suche wegen heftigen Regens und Einbruchs der Dunkelheit eingestellt werden. Die CROW-Leute sagten, der Affe sei männlich und etwa sechs Jahre alt, und wegen seiner extremen Panik sehr aggressiv. Man solle ihn bis zum nächsten Tag in Ruhe zu lassen.

Der Kapitän veranlasste, an Deck ein paar Käfige auf zu stellen, irgendwo an einem ruhigen Ort im vorderen Teil des Schiffes.

Am nächsten Morgen, gegen sieben Uhr früh, beobachtete der Dritte Offizier den kleinen blinden Passagier, wie er sich gierig über den Köder hermachte und schließlich im Käfig landete.

Der Kapitän gab die Anweisung, sich von der Falle fernzuhalten und das Tier nicht zu stören, bis die Vertreter des CROW an Bord kämen. Dennoch schafften es alle an Bord, ein Selfie mit diesem verblüffenden Wesen zu machen.



☉ L.t.r. CROW staff, Bosun R. Canaya, C/O E. Novo

Sofort informierte der Kapitän die CROW und unseren Agenten, die zwei Stunden später eintrafen. Der Käfig wurde mit einer schwarzen Decke abgedeckt und auf einem Rollwagen zur Gangway transportiert, mit der

Besatzung und ein paar Stauern als Eskorte.

Der eingefangene Affe wurde am Ende also doch sicher von den Vertretern der CROW von Bord gebracht. Während der Suchaktion standen wir alle enorm unter Stress. Wir mussten ja sicherstellen, dass das Tier nicht mehr an Bord sein würde, wenn wir unsere Weiterreise antreten. Aber als er abgeholt wurde, um in seinen natürlichen Lebensraum zurückgebracht zu werden, fanden wir den Abschied von ihm doch ziemlich traurig.

Kapitän Mykhaylo Kogutov



Technical Assistant Technische Assistentin

ENG My name is Maren Klieme, and I was born on January 29 1967 in Hamburg. After graduating from school I started working for an international forwarding company, where I trained as a forwarding agent.

My training completed, I worked in the company's maritime export department for several years, organising the transport of vehicles to the USA by RO/RO vessel. In 1992 I thought it was time for a career change. I started working for a shipping company in Hamburg, first in chartering and later in the liner department, where I stayed for several years. Then I was offered the opportunity to do something completely different and changed to a fruit trading company, where I organised the shipment of citrus fruits from South Africa to Rotterdam and Hamburg, as well as resale to the dealers. I learned a lot about fruit in those days.

Although I really enjoyed this job, shipping never lost its appeal for me. So once again I transferred to a shipping company, this time as a technical assistant – definitely a new challenge. I travelled from Hamburg to Antwerp on one of their container ships once, and loved experiencing life on board first-hand: It is like a little world of its own.

On 01 August 2018 I joined RHL as a technical assistant. I really enjoy being part of a team. My job is to arrange the servicing of safety and wheelhouse equipment. I also organise the annual class inspections, and handle anything else that comes up in the technical department on a daily basis.

In my spare time I like travelling, spending time with good friends and family, and working out.

DEU Ich bin Maren Klieme, geboren am 29.01.1967 in Hamburg. Nach der Schule machte ich eine Ausbildung zur Speditionskauffrau bei einer internationalen Spedition.

Nach Beendigung der Ausbildung blieb ich noch mehrere Jahre in der Firma in der Abteilung Export-See und organisierte den Transport von Fahrzeugen per RO/RO Schiff in die USA. Für mich war es 1992 an der Zeit, mich beruflich zu verändern. Ich fing in einer Reederei in Hamburg an. Zuerst in der Befrachtungsabteilung und später in der Linienabteilung, in der ich mehrere Jahre tätig war. Dann ergab sich für mich die Chance etwas ganz Anderes zu machen. Ich wechselte in eine Fruchthandelsfirma. Ich organisierte die Verschiffung von Zitrusfrüchten aus Südafrika nach Rotterdam und Hamburg und den Weiterverkauf an die Händler. Ich habe in dieser Zeit sehr viel über Früchte gelernt.

Obwohl mir dieser Job gefallen hat, zog es mich in die Schifffahrt zurück. Also fing ich wieder bei einer Reederei an, jetzt als technische Assistentin. Wieder etwas ganz Neues für mich. Ich hatte die Gelegenheit auf einem Containerschiff von Hamburg nach Antwerpen mitzufahren. Das war eine tolle Erfahrung mal „live“ mitzuerleben, wie das Leben an Bord abläuft. Ich finde es ist eine kleine eigene Welt für sich.

Seit 01.08.2018 bin ich beim RHL als technische Assistentin tätig. Es ist schön, im Team zu arbeiten. Ich arrangiere die Serviceeinsätze für die Sicherheitsausrüstung und die Brückenausstattung. Desweiteren organisiere ich die jährlichen Besichtigungen durch die Klasse und erledige alles Weitere, was täglich in der technischen Abteilung anfällt.

In meiner Freizeit verreise ich sehr gern, verbringe Zeit mit guten Freunden und Familie und gehe zum Sport.



Likes:

- Holidays in Mallorca/Urlaube auf Mallorca
- Spicy food/scharfes Essen
- Hiking in Austria/Wandern in Österreich
- Happy moods/gute Laune



Dislikes:

- Persistent rain/Dauerregen
- Bad moods/schlechte Laune
- Road rage/genervte Autofahrer





Promotions

We would like to congratulate:

- **Mr. Sergiy Sergyeyenko** has been promoted to C/E
- **Mr. Alemayehu Sibane** has been promoted to 2/E
- **Mr. Toni Cvitkovic** has been promoted to 2/O
- **Mr. Angelo Pajarin De Rosas** has been promoted to 2/O

We do not claim the lists to be complete.
Wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Solution Sudoku:

8	5	2	7	3	6	4	9	1
3	9	4	1	5	8	7	6	2
6	1	7	9	4	2	8	5	3
9	3	6	8	1	7	2	4	5
4	7	5	2	6	3	1	8	9
1	2	8	5	9	4	6	3	7
2	6	1	3	8	9	5	7	4
5	4	3	6	7	1	9	2	8
7	8	9	4	2	5	3	1	6

For the sake of clarity and readability, we do not use terms in their feminine as well as their masculine forms. Where neutral or masculine terms are used, these refer to female, male, and various persons. |

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird darauf verzichtet, jeweils die weibliche und die männliche Bezeichnung zu verwenden. Soweit neutrale oder männliche Bezeichnungen verwendet werden, sind darunter jeweils weibliche, männliche und diverse Personen zu verstehen.

This Newsletter is printed on FSC certified material.



Ashore/an Land

- **Nadja Draganova** (Senior Crew Manager)
- **Wolfgang Görz** (Head of Chartering)
- **Kerstin Laabs** (Senior Accountant)
- **Jekaterina Lissova-Tolstopjatova** (General Manager)
- **Kirsten Rosorius** (Manager Purchasing)
- **Stefan Schindler** (Head of Technical)
- **Burghart Schaade** (Director)



On board/ an Bord

- **Sherwin Roy A. Dalu** (Electrician Engineer)
- **Ruben L. Lavalle** (Able Seaman Deck)
- **Marcelito Marquez** (Able Seaman Deck)
- **Drew Melandro** (Chief Cook)
- **Dominador Jr. M. Salazar** (Chief Cook)
- **Laurence R. Bautista** (Able Seaman Engine)



Editor:
RHL Reederei Hamburger Lloyd
GmbH & CO KG
Brooktorkai 20, 20457 Hamburg, Germany

Tel.: +49 40 380 881-300
Fax: +49 40 380 881-499
E-mail: thebridge@hamburger-lloyd.de
www.hamburger-lloyd.com

Editorial Team: Bettina Pane, Hauke Pane, Margaret Schindler,

Layout: STILPUNKT3 Designbüro

Pictures: RHL Reederei Hamburger Lloyd, pixelio, DNV GL, WikiMedia Commons

